NUMER ZAWIERA: „Nieco konsekwencji“, „O warunkach produkcji samochodów w Polsce“, „Ford w Sowietach“, „Jak Anglja witała Segrave'a“, „W podróży po Szwajcarji“, Komunikat P.Z.M., „Rozwój produkcji lotniczej w Polsce“, „Loty nad miastem“, „Ni Bóg, ni szatan“, Kącik modelarski, „Niesamowity pojedynek“ (nowela) i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA — AUTOLOT

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. 4 czerwiec 1929 r. Nr. 23 (51).

Praso! „Naprawdę - fachowa“,

gdy wołasz... „O bezstronny stosunek do montowni“, to pamiętaj, że

„Musimy być poprostu konsekwentni”...

W ostatnim №5 „Auta“ z maja b.r. ukazał się niepodpisany artykuł pod tytułem: *„O bezstronny stosunek do montowni“.*

Nie brak w nim złośliwostek pod płaszczykiem bezstronności, nie brak również dowodzeń, które potwierdzają słuszność naszego stanowiska.

Z jednej strony, autor jego stara się wykazać krzywdę, *jaka rzekomo dzieje się montowniom,* gdy ich działalność nazywa się *„szkodliwą“,* przyczem nie przytaczając pism i artykułów, które go tak oburzyły nie omieszkał w czambuł je zaliczyć, do prasy niefachowej (!)

Rad byłbym wiedzieć, które to pisma niefachowe tak „fachowo“ i boleśnie dotknęły uczucia autora—obrońcy montowni.

Zastanawia mnie, dlaczego autor broni montowni. Jeśli chodzi o konsumenta, to powstanie montowni w Polsce, bynajmniej nie obniżyło ceny wozów przez nie montowanych. Jeśli chodzi o Skarb Państwa, to *ponosi on li tylko straty,* gdyż montownie korzystają z poważnych zniżek celnych.

Zaś jeśli chodzi o polski przemysł samochodowy, to śmiem twierdzić, iż przemożna i nielojalna ich konkurencja, *poważnie podkopuje egzystencję i rozwój tego przemysłu,* co chyba nie leży w intencjach autora, który zresztą może zapomniał.

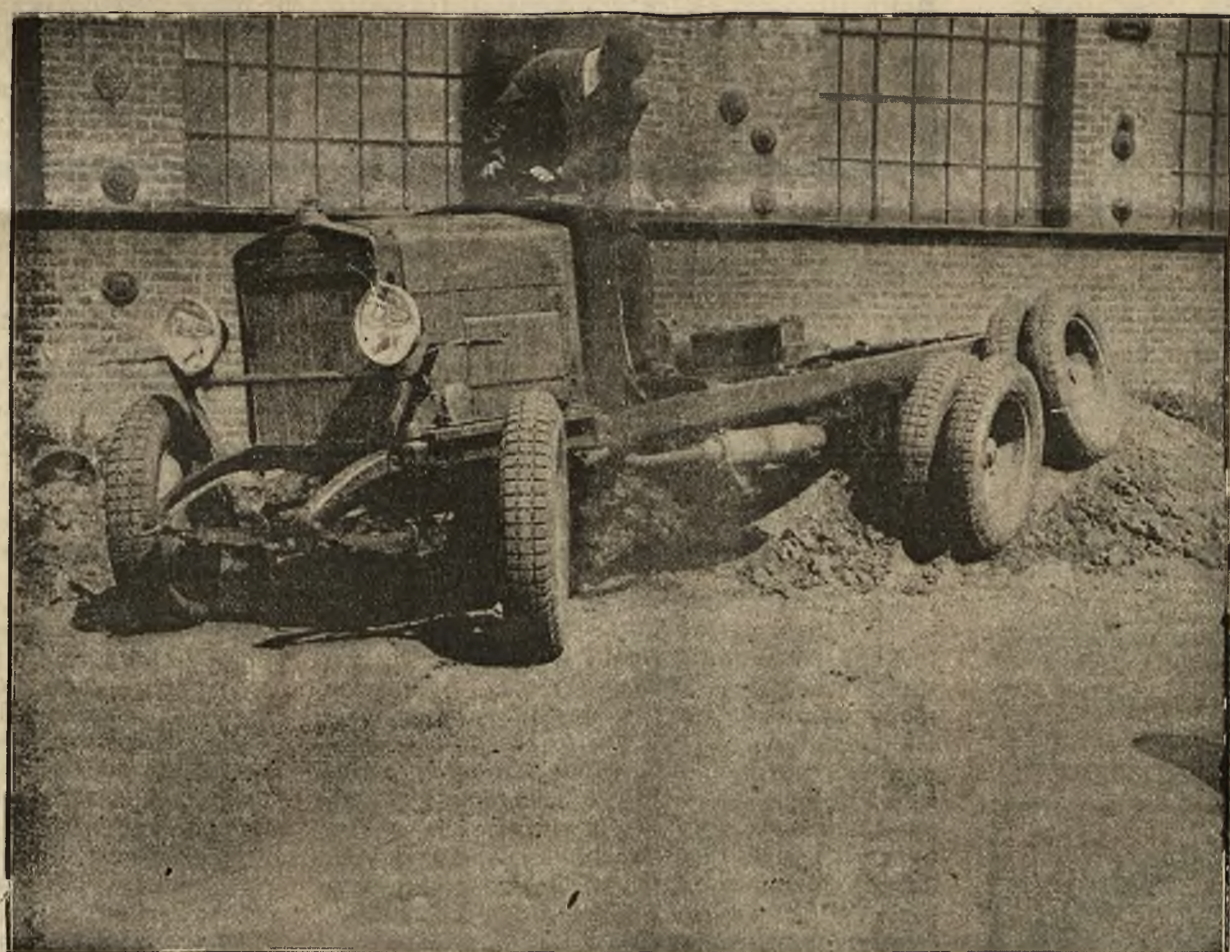
Z drugiej strony, bardzo interesująco wypadły wywody autora, szczególnie w tych punktach, które potwierdzają słuszność twierdzeń osób występujących w obronie przemysłu krajowego, przeciwko montowniom.

Oto pisze autor dosłownie:

„Słusznem jest twierdzenie, że montownie używają bardzo mało materjałów krajowych“, a dalej chcąc jakoś wytłumaczyć ten zarzut twierdzi, że jednak montownie obiecują przejść stopniowo na większą ilość materjałów krajowych, i że niema powodów im nie wierzyć(?)

Zgadzam się, że możnaby z całem zaufaniem odnosić się do tej miłej obietnicy, gdyby nie to, że stopniowe przechodzenie może trwać tak długo, aż montownie w zupełności zabiją młody przemysł krajowy, a powtóre—gdyby nie nielojalne nadużywanie w reklamie już dzisiaj, a więc dużo zawcześnie, nieusprawiedliwionego całkiem tytułu *„wyrób krajowy“.*

Jest to mojem zdaniem, zbyt jaskrawe dyskontowanie niespełnionych bynajmniej obietnic.



W ostatnich dniach odbyły się raidy próbne, całkowicie wykonanych w kraju, samochodów terenowych (sześciokołowe—trzyosiowe). W raidach tych, dla porównania, brały udział również sam sześciokołowe produkcji zagranicznej. W próbach tych, polskie samochody nie tylko wykazały doskonały poziom i jakość fabrykatu, polskiego lecz nawet pod wieloma względami przewyższały wozy starych renomowanych marek zagranicznych. Omawiane samochody wykonywane są w Zakł. Mech. „Ursus“, które przystąpiły obecnie do seryjnej ich produkcji. Zdjęcie powyższe uwidacznia z jaką łatwością bierze przeszkodę polski sześciokołowiec „Ursus“.

Nie jest przytem rzeczą całkiem pewną, w jakim stopniu i kiedy wogóle, montownie będą miały usprawiedliwiony tytuł, do powoływania się na polskość swych wyrobów. Dzisiaj faktem jest niezbitym, że w momencie, gdy pewna znana montownia wielkim głosem *grzmi na cztery strony świata,* iż jej wyroby są „wyrobami krajowemi“ i kupujący je „popiera przemysł krajowy“, Polski Związków Przemysłowców Metalowych“ (instytucja mam wrażenie dosyć poważna i miarodajna), *po komisyjnem zbadaniu sprawy polskości tych wyrobów, nie uznał je za godne tej nazwy i nie dopuścił z tej racji, na Powszechną Wystawę Krajową w Poznaniu.* (Odpis odnośnego protokułu posiadam).

Czy nie za słabo autor artykułu z którym polemizuję podkreśla, że: „krzycząca reklama z nagłówkiem „wyrób krajowy“ nie bardzo odpowiada polskim zwyczajom. Mojem zdaniem należałoby to nazwać po imieniu.

Dalsze wywody autora, w których wspomina o możliwości przejścia montowni General Motors Co. na produkcję całkowicie krajową, przyczem powołuje się na zakupienie fabryki Opel w Niemczech przez tę firmę, niezbyt się zgadzają, pomijając już inne względy, choćby z artykułem zamieszczonym na następnej stronie tegoż majowego № 5 „Auta“ w kronice przemysłowo - handlowej.

Należy przypuszczać, że nastąpiło tu jakieś przeoczenie, czy nieporozumienie.

Oto czytamy w tej kronice „Auta“, że: wykupienie Opla przez „General Motors Co“. zmobilizowało niemiecki przemysł samochodowy przeciw „Chevrolecie“; tworzy się trust kilkunastu fabryk niemieckich do walki z G.M.C.; *motywem trustu, jest samoobrona przeciwko zakusom amerykańskich bussinesmanów, na całość niemieckiego przemysłu samochodowego i przeciw chęci wykupiena go.*

Co prawda „A. D. A. C. — Motorwelt“, organ „A.D.A.C.'u“ wystąpił w inspirowanym artykule w obronie kombinacji Opel — G.M.C., jednak w konkluzji ogłoszonego w nim artykułu stwierdzono, iż z tej kombinacji niemiecki przemysł samochodowy, może wyciągnąć korzyści tak wielkie, iż pokryją one *stratę* (dosłownie *stratę*) przez przejście jednej fabryki poniesioną.

Autor kroniki „Auta“ w swym komentarzu do powyższych twierdzeń, również nazywa aferę Opel — G. M. C. stratą dla przemysłu niemieckiego, pisze bowiem:

„A więc — straty. I w tym najbardziej charakterystycznym może miejscu artykułu — czuje się inspirację: cukierek po tej gorzkiej pigułce, jaką nietylko przemysł, ale ambicja niemiecka, pycha, buta i duma musiały połknąć“.

Z poczytnego i poważnego, jak go autor kroniki nazywa tygodnika „Motor und Sport“, podaje on następujące opinje:

„Czego chce „General Motors“ o tem mówiliśmy już uprzednio: monopolu na mały i tani samochód w Europie, w drodze szczególnie intensywnego zakładania montowni i oddziałów fabrycznych w innych krajach, i forsowaniu częstokroć swych produktów pod hasłem lokalnej wytwórczości krajowej“. Dalej mówi się tam o konieczności zorganizowania frontu, który skutecznie przeciwdziałałby, zakusom zagranicy zalania niemieckiego rynku samochodowego.

W konkluzji całego swego artykułu, autor kroniki „Auta“ mówi:

„Jakkolwiek część prasy operuje naciąganemi, lub inspirowanemi artykułami, w swych obszernych tyradach obrońcych rodziny Oplów, lwia jej część, krótko, ale dobitnie woła:

„S t a ł o s i ę ź l e“!

Jeśli w powyższy sposób, prasa niemiecka broni potężnego przemysłu samochododowego, to czyż u nas nie należałoby bronić młodego naszego przemysłu, jeszcze silniej. Kończąc, czuję się w obowiązku życzyć *„fachowej“* — **„naprawdę fachowej“** prasie automobilowej, by strzegła własnej dewizy:

„Musimy być poprostu konsekwentni“.

To też jestem zdania, iż należy mówić prawdę dziś, bo jutro może być zapóźno.

Ludwik Vacqueret.

Ford w Sowietach.

Z Nowego Jorku donoszą o umowie, zawartej pomiędzy Fordem a Rosją. Na zasadzie tej umowy Rosja obowiązuje się w ciągu 4 lat nabyć od Forda samochodów na ogólną sumę 30 miljonów dolarów. W związku z tem buduje Ford fabrykę w Niżnim Nowogrodzie, która ma rocznie budować 100,000 samochodów.

Umowa Forda z Rosją stanowi kolejny punkt w rozwoju interesów Forda w Europie.

W zeszłym tygodniu powiększono kapitał niemieckiego Tow. Forda, które ma produkować samochody również dla Austrji, Węgier i Czechosłowacji. Poza tem objął 40 proc. niemieckiego Tow. Forda tutejszy przemysł chemiczny, rewanżując się w ten sposób za udział Forda w Tow. chemicznem niemieckiem w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Chromo-niklowa kompozycja do bloków motorowych.

Amerykańska firma Reo-Company rozpoczęły niedawno wyrabiać swe motory (bloki) ze specjalnej kompozycji chromu i niklu. *Ten stop wykazuje znaczne zalety w stosunku do żeliwa.* Stop ten jest stosowany przeważnie w autobusach i w szybkich lekkich samochodach ciężarowych o małej szybkości, lecz dość znacznych obrotach.

W ostatnich czasach i szereg innyah fabryk rozpoczęło produkcje bloków z chromu-niklu.

Francuski motocyklowy export i import.

Zeszłego roku było do Francji importowane 2851 motocyklów wobec 2094 w roku 1927. Przeszło 70% tego importu przypada na Belgję (1998), wówczas gdy Anglja dostarczyła 482, Szwajcarja 166, Niemcy 157 i Ameryka 24 maszyny.

Export francuski motocyklów wynosił 6778 w stosunku 5167 maszyn wywiezionych w roku 1927. Odbiorcami francuskich motocyklów były: Szwajcarja (1400), Hiszpanja (1148), Algier (931), Tunis (441), Niemcy (388), Indo-Chiny (36), Marocco (323), Madagascar (280) i Holandja (229).

Motosalon we Francji.

Od dnia 23 października do 3 listopada b. r. będzie urządzony w Paryżu Salon motocyklowy z bardzo dużym udziałem wystawców.

Inż. W. S.

O warunkach produkcji samochodów w Polsce.

(c. d.)

Nigdzie chyba na świecie kupujący nie jest tak zdezorjentowany i tak mało się zastanawiający jak w Polsce. Co roku podmuchy mody wyrzucają na powierzchnię pewne ilości jakiegoś typu, by o nim zapomnieć w parę miesięcy później. Toż u nas weksel na wekslu jeździ i wekslem pogania. Polak nie zastanawia się nad długotrwałością maszyny czyli nad jej możnościami amortyzacyjnymi. Jeżeli zaś mowa o kupujących droższe maszyny — ci kierują się li tylko modą i zewnętrznym wyglądem karoserji.

Należy *kupujący tłum uczyć*, lecz to drogo kosztuje, a nasz przemysł tego zrobić nie jest w stanie, bo go nie ma.

Nie ma?

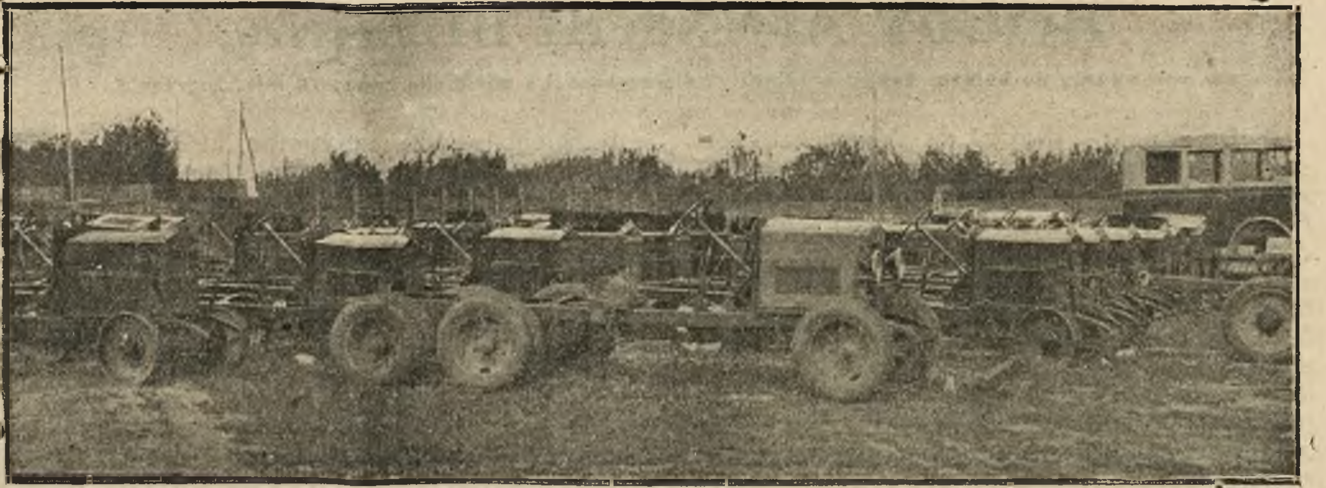
W tem się nie zgodzę panem Mn. Chociaż produkcji samochodów jako czynnika, który może zaważyć, nie mamy — mamy jednakże jej zalążki. Słabe roślinki, a raczej początki kiełkowania z pod rodzimej ziemi tego co może, jeżeli zechcemy, wyrosnąć na mocne rośliny, lub też może, o ile pozostawimy ich bez dozoru, zniknąć, jak zmrożona silnym przymrozkiem wiosennym kiełkująca roślinka w inspekcie pozostawiona na noc bez przykrycia. Czas prędko idzie. *Polskie samochody dziesiątkami na manewrach w roku zeszłym chodziły*, i chodziły dobrze, bodaj lepiej od ich pierwowzorów. Polską fabrykację 2-tonowych wozów nie mamy jeszcze ich produkcji, bo jeszcze ich przeciętny obywatel nie kupuje. Fabrykacje innych paru typów (osobowych) prawie że mamy, a w każdym razie mieć możemy.

O ile chodzi o świetne technicznie polskie 2-tonowe półciężarówki, podtrzymuje całkowicie swe zdanie z zeszłego roku o „nauczaniu produkowania“. — *Nie nauczyli się ci panowie jeszcze* produkować czego dowodem niech będzie tylko podrożenie ceny zamiast jej obniżenie. Drugi też komunał, broniony przezemnie wówczas, że handlowa strona produkcji odgrywa najgłówniejszą rolę — został przez ubiegły rok zadokumentowany jaskrawo.

Niech Tański będzie genjalniejszy od Birkigt'a, niech Mrajski pracuje krwawo 36 godzin na dobę, niech Paszewski będzie lepszym metalurgiem od Guillet'a niech setki Meyerów wołają wielkim głosem w salach stowarzyszenia techników, a setki innych Wallmodenów niech wołają na stronicach naszych pism — *nic to proszę panów, nie wzruszy jegomścia, który umyślił puścić taksówkę kosztującą 16 tys. na rączkę*, a który ma w kieszeni 5.000 złotych, i wekselki w zanadrzu. A autobusy. Którył z autobusów, kursujących po polskich drogach, był całkowicie opłacony podczas pierwszego rajdu?

Nie wzruszają się i przemysłowcy, bankierzy i finansiści, i nie chcą się zająć ryzykownem przełamywaniem lodów niezainteresowania tłumów kupujących.

Cierniowa jest droga polskiego przemysłu samochodowego. A życie z jego wzrastającymi z dnia na dzień setkami samochodów



Seryjna produkcja samochodów strażackich, ciężarowych i autobusów, która ma miejsce w Zakładach Mechanicznych „URSUS", nie jest tylko czczą reklamą; zdjęcie powyższe najlepiej obrazuje rozmach tych Zakładów, a uwidocznione na zdjęciu podwozia, przeznaczone do karosowania, są dziełem zaledwie 128 roboczych godzin.

zagranicznych, kursujących na naszych drogach, przechodzi obok tych kwestji, które nas interesują, łaskawie czasem zaglądnąwszy do „Auta" czy byłego Przeglądu, które wkrótce odkłada, pobłażliwym uśmiechem.

Polska produkcja wogóle jest droga. *Jest po temu miljon przyczyn.* Gdy chodzi o ceny światowe i eksport potrafimy czasami dumpingiem się nawet zająć, jak np. w polityce wywozowej węgla do Skandynawji. Już Anglicy zaczynają nas szanować, konstantując, że nasz węgiel znalazł się i w Egipcie — a oni szanują, (zresztą jak i cały świat) tylko konkurenta i to silnego, bo tylko siła jest szanowana. Niemcy dla zdobycia swych dawnych rynków forsują swój dumping eksportowy do tego stopnia że aż „Vossische Zeitung" zaczęło gwałtownie protestować w obawie o nadmierne podrożenie rynku wewnętrznego. Znanym jest chyba wszystkim historyczny przykład cukru rosyjskiego, *którym Anglicy wykarmiali swe świnie,* a który chłop rosyjski jadł „w prikusku" bo był za drogi dla jego kieszeni, jak również i ten przykład z przedwojennej Rosji, że przewóz wagonu zboża z Omska do stacji granicznej w Aleksandrowie, kosztował tyleż, co przewóz tegoż wagonu z Lublina.

Czego się nie robi, by zdobyć rynki zagraniczne, ale nie tym się zajmiemy obecnie. Gdy chodzi nam o odskocznie, o środki rozwojowe, o zdobycie wyjściowych pozycji, — *naprzód stworzyć trzeba swój własny rynek* wewnętrzny.

Pojemność naszego rynku samochodowego jest bardzo duża. Przyjmując zaś pod uwagę, że w tej dziedzinie pojemność tembardziej się zwiększa im więcej jest samochodów w użyciu, dzięki rozwojowi pomocniczych przemysłów, aż do pewnej miary nasycenia, poza którą wzrost nie pojemności spada—możemy uważać, że zależy od nas przyspieszanie wzrastania pojemności lub przyhamowywanie tego wzrostu.

W żadnym wypadku nie jestem zwolennikiem przyspieszania wzrastania pojemności naszego rynku samochodowego, z tej prostej przyczyny, że rozpatruje sprawę z punktu widzenia *konieczności stworzenia Polskiego przemysłu samochodowego.* Uważam a priori wszelkie tłomaczenia różnorakich korzyści z szybkiego rozwoju automobilizmu obecnie w Polsce za błędne, i dla mnie wykluczone: Wychodzę z założenia, że rozwój automobilizmu i mechanizacji pracy, idące obok, poza rozwojem przemysłu rodzimego, a obecnie, jak postaram się udowodnić, właśnie wbrew temu rozwojowi — są dla Polski wręcz szkodliwe.

W dzisiejszej dobie *rozszalałych apetytów, niezdrowy rozpęd we wszelkich dziedzinach przemysłu,* stwarza już kryzys finansowy, który może przybrać ostre formy, i jest bardzo pilnie badany przez miarodajne czynniki.

Celem naszym musi być stworzenie polskiego przemysłu samochodowego.

Poco nam jest on tak niezbędnie potrzebny, o ile rozwój jego może kolidować z interesami handlu, sportu i rozwoju transportu?

Słyszałem zdanie Amerykanina, że, biorąc na szeroką, amerykańską miarę, *należałoby Polsce wytężyć teraz wszystkie siły na rozwój potężny rolnictwa* i pochodnych od niego, a dopiero zdobywszy wielką siłę w tej dziedzinie, przerzucić punkt ciężkości zainteresowań w następnej fazie do innej dziedziny. Bardzo piękna myśl z punktu widzenia handlowo-przemysłowego, ale nie z punktu widzenia państwowego i narodowościowego. Towarzystwo akcyjne może dążyć do trustu, przemysłowiec do stania się „królem" zboża, czy tam węgla — państwo, naród nie może się zasklepiać w ten sposób, bo operuje materjałem ludzkiem i, jak mówiłem wyżej, musi obliczać oddziaływanie wzajemne uprzemysłowienia na ludność, przyrostu zaś ludności na rozwój warunków pracy.

Co mamy nazywać polskim przemysłem samochodowym?

W rozwinięciu definitywnem ma [to być przemysł całkowicie rodzimy, czyli że, zaczynając od osi, która ma być odkuta z polskiej stali po przez instalacje elektryczne, wykonane z polskiego drutu i odlewów i po przez inne części, aż do dentek, wyfabrykowanych przez polskich robotników i techników, chociażby z polskiej gumy z polskiej plantacji.

Skala tak rozległa — że aż wywołuje uśmiech!

Ale gradacji w jakości i w czasie na tej skali też bez liku.

Co jest niezbędnem by dojść stopniowo do zdobycia całkowitego rozwoju?

Wytworzenie odpowiedniej ilości ludzi (inżynierów, techników, robotników)—i czasu.

I tylko! Bo człowiek wszystko może gdy zechce—i tylko czas mu nie podlega. O pieniądze i o tych przeklętych bankierów, finansistów i przemysłowców się nie boję. Pieniądz i ci ludzie pieniądza pójdą zawsze sami tam, gdzie jest interes, nie czekając na zaprosiny pana Mn.

Umówmy się, że nie będziemy mówić o tym kimś, kto ma zrobić to wszystko, ktoby stworzył takie warunki w Polsce—by wszystko to, co byśmy chcieli, miało miejsce; — będziemy się zastanawiać tylko nad tem co byśmy chcieli. *(c. d. n.)*

Inż. JOULE.

Poradnik automobilisty.

P. Starke, Sosnowiec prosi o *podanie mu recepty na masę do zalepiania prowizorycznego cieknących przewodów benzynowych.*

Doskonale nadaje się do tego celu gęsta masa powstała ze zmieszania brązowego szellaku z grafitem, *Trzyma ona b. mocno i trwale i odporna jest na wysokie temperatury i ciśnienia.*

W żadnym razie do zalepiania pęknięć w nerkach benzynowych nie można używać materjałów zawierających oleje—rozpuszczają się one bowiem w benzynie. W braku szellaku można użyć również z powodzeniem minji ołowianej.

Jako bardzo prowizoryczny, chwilowy środek może jeszcze być użyte zwykłe miękkie mydło.

Dr. Jan Ł., Katowice, zapytuje:
„czy zamiana, żeliwnych tłoków w silniku samochodowym na aluminjowe, może dać jakieś realne korzyści"?

Moc silnika można w bardzo znacznym stopniu zwiększyć przez powiększenie ilości obrotów. Osiągnąć zaś można to przez zmniejszenie wagi części ruchomych, t. j. w pierwszym rzędzie tłoków. Oczywiście operację taką można uskutecznić tylko na silniku, którego smarowanie jest dostateczne, aby dopuścić do zwiększenia obrotów. Stosując tłoki z aluminjum osiągamy zmniejszenie wagi o jakie dobre 60%. Jednocześnie powiększona ilość obrotów silnika pozwala na stosowanie tylko dwuch pierścieni tłokowych zamiast trzech. Nagół więc stosowanie tłoków aluminjowych jest korzystne, należy jednak przed powzięciem ostatecznej decyzji zasięgnąć porady solidnego specjalisty, którego dokładna ekspertyza winna zdecydować, czy dany silnik może takiej przeróbce podledz.

WAŻNOŚĆ TRYPTYKÓW na Polskę przedłużona.

Na skutek starań Automobilklubu Polski, Ministerstwo Skarbu przedłużyło termin ważności tryptyków i książeczek z przepustkami granicznemi z trzech miesięcy do jednego roku, od daty wystawienia. Odnośne rozporządzenie ogłoszone zostało w Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 30 z r. b.

Tym sposobem polskie przepisy tryptykowe ujednostajnione zostały z przepisami istniejącemi w większości państw zachodnich, co bezwątpienia w płynie dodatnio na wzrost turystyki zagranicznej do Polski.

Żaden z działów techniki współczesnej nie posiada tylu i tak rozlicznych udoskonaleń i ulepszeń, co przemysł samochodowy. Ilość patentów i znaków ochronnych sięga półtora miljona. I tak od chwili wprowadzenia produkcji samochodowej do Stanów Zjednoczonych A. P. *zgłoszono tam okrągło* jeden miljon *czterysta tysięcy patentów* i znaków ochronnych w dziedzinie przemysłu automobilowego. W stosunkowo krótkim okresie jak w latach 1924—1927 przyznano okrągło 119.000 patentów i znaków ochronnych. W Niemczech udzielono ogółem 22.000 patentów.

Węgry przykładem.

W celu poparcia przemysłu samochodowego krajowego, rząd węgierski ma *zabronić zakupywania samochodów zagranicznych* wszystkim instytucjom o charakterze publicznym, jak również wszystkim przedsiębiorstwom, należącym do kategorji przedsiębiorstw użyteczności publicznej.

HOŁDY AMERYKI BLEDNĄ,

w porównaniu do hołdów Anglji, witającej Króla szybkości i wielkiego bohatera mjr. Segrave'a.

Do Anglji powrócił światowy champion szybkości samochodu major H. O. D. Segrave, który niedawno pobił na Daytońskiej plaży na Florydzie, światowy rekord szybkości samochodu, wyczynem 371 klm. na godzinę i zdobył zwycięstwo dla Anglji, która tak się nim szczyci, tembardziej iż niedawno poniosła szereg klęsk. Ameryka osławiła Segrave'a rzeczywiście w sposób nadzwyczajny. *Hołdy Ameryki bledną jednak w porównaniu z powitaniem*, które zgotowała Segravovi jego ojczyzna Wielka Brytanja. Przy wjeździe do Southamptonu Segravovi zgotowali tryumfalne powitanie wszystkie, stojące w przystani statki. Ogłuszające wycie, niezliczonych syren parowych oznajmiło obywatelom sonthamtońskim, że Segrave przybił do brzegów swej ojczyzny. To stare tradycyjne powitanie było sygnałem do rozpoczęcia syntementalnego wjazdu Segrave'a do Anglji. Na brzegu Segrave był spotkany przez przedstawicieli władz portowych i organizacji społecznych. Segrave musiał wygłosić przywitalne przemówienie przez radjo.

Segrave po przybyciu do Anglji, *został formalnie zasypany* powinszowaniami, telegramami i kablogramami ze wszystkich końców świata, a przedewszystkiem z Anglji, za które dziękował w swych przemówieniach, tłomacząc się iż nie jest w stanie odpowiedzieć na wszystkie na piśmie. Byłby to rzeczywiście wyczyn nie do wykonania nawet dla Championa Segrav'a. Do Dayton Beach Segrave jechał w samochodzie, na którym ustanowił światowy rekord. Jazda jego nie była do pozazdroszczenia, gdyż na każdym kroku witały go tłumy rozentuzjazmowanych, a niezwykle tak chłodnych Anglików. Nie miał on ani chwilki odpoczynku, ani możności pozostania na osobności. Nic też dziwnego, że był on już wyczerpany, gdy wysiadł na dworcu Waterloo w Londynie. *W Londynie oczekiwały go powitania jeszcze większe.* Na dworcu powitał go starosta miasta Londynu, założyciel nagrody 1000 dolarów rocznego dochodu, dla championa światowego rekordu szybkości, pułkownik Armstrong, jako oficjalny przedstawiciel Królewskiego Automobilklubu, oraz szereg jego osobistych przyjaciół. Nieskończone owacje witały wielkiego championa przy wyjściu z dworca i podczas jazdy samochodem przez miasto. Segrave był wieziony do westminsterskiego pałacu w tryumfie, który przypominał powrót antycznego tryumfatora do oswobodzonej ojczyzny. W Westminsterze, Segrave został powitany najpierw przez Mr. Douglas'a Hockinga z ministerstwa spraw zagranicznych, który wygłosił piękne przemówienie, podnosząc równocześnie zasługi sławnego konstruktora „Złotej Strzały", Irvinga. Z Werminstern udał się Segrave witany przez gęste szpalery publiczności, do hotelu May Faire, gdzie go oczekiwała deputacja związku wytwórców i pracowników samochodowych, które ofiarowały mu i konstruktorowi Irvingowi złoty model „Złotej Strzały". Prócz tego Segrave otrzymał model „Złotej Strzały" wykonany z kwiatów.

W niedzielę Segravovi *złożono 100 wizyt* i kolosalną ilość, dalszych telefonicznych i telegraficznych gratulacji. W poniedziałek, został wydany przez Królewski Autoklub obiad na cześć Segrave'a. Na obiedzie był obecny książę Walji, który wzniósł toast na cześć majora Segrave'a i członków, angielskiego Królewskiego Automobilklubu. *Książę Walji w swem przemówieniu uczcił Segrave'a*, jako pioniera sportu samochodowego, od pierwszych dni gdy sport ten zaczął istnieć. Dalej, książe podkreślił swą radość z tego powodu, że najszybszem samochodem na świecie jest wóz angielski, prowadzony przez angielskiego sportsmana. Wyczyn majora Segrave'a, był skutkiem jego odwagi i pogardy dla bezpieczeństwa, dowodem czego jest tragiczna śmierć amerykańskiego kierowcy Lee Bible. Bój o rekord szybkości nie był dla Segrave'a nowością.

Segrave ustanowił jak wiadomo w roku 1927 kilka światowych rekordów szybkości. Nikt tak dobrze, nie zdawał sobie sprawy z ryzyka na jakie się narażał, jak sam major Segrave. Wypróbował on swoje szczęście i udało mu się osiągnąć rezultat, jakiego nie miał jeszcze żaden śmiertelnik. W następnym ustępie swego przemówienia, książe Walji *podniósł zasługi kpt. Irvinga* i jego utalentowanych mechaników, którzy z nim współpracowali. Pozatem wskazał na zasługi innych ludzi, a przedewszystkiem Mr. Horne, który w pierwszym rzędzie przyczynił się do wykonania „Złotej Strzały".

Na zakończenie, książę Walji podkreślił sportowe znaczenie rekordu majora Segrav'a, wskazując na to, iż człowiek *zawsze dążył do osiągnięcia coraz to większych szybkości*, i że jeszcze przed 100 laty rekord szybkości wynosił 25 klm. na godzinę. Segrave w serdecznych słowach podziękował księciu, za piękną przemowę, podkreślając swój przyjacielski stosunek z tymi, których nazywano jego konkurentami. Następnie przemawiał kpt. J. S. Irving, konstruktor „Złotej Strzały", który przyczynił się w wysokim stopniu do zwycięstwa.

Tryumfy Segrave'a trwały przez kilka dni, w ciągu których otrzymał on osobistą gratulację od króla Anglji. Należy przyznać, iż major Segrave rzeczywiście zasłużył sobie na te hołdy.

RALLYE PAPER.

W niedzielę, dnia 26-go maja z inicjatywy A. P odbyła się zabawa towarzyska p. n. „Rallye paper". Wyniki imprezy tej podaliśmy w nr. poprzednim, obecnie w kilku słowach chcemy podkreślić martwotę i absolutny brak zainteresowania ze strony członków A. P. Pomimo tego, że „Pogoń za lisem" nie wymaga żadnych przygotowań, do rozgrywki zgłoszono znikomą ilość maszyn. Stanęli tylko ci, którzy rzeczywiście w sporcie automobilowym są rozmiłowani.

Stroną dodatnią zawodów były wyniki krzyżowej próby nowowprowadzonych na polski rynek automobilowy samochodów „Z" — Zbrojovka. Zgłoszono tej marki dwa wozy i oba doszły do „nory". *Najciekawszy wy-*



P. Marja hr. de Lavaux na samochodzie „Z", w „pogoni za lisem".

nik na „Zetce" osiągnęła p. *Marja hr. de Lavaux*, przebywając 150 klm. w doskonałej formie i czasie. Samochód p. de Lavaux mknął przez najgorsze tereny z właściwą tylko jemu chyżością, tem samem wzbudzał uznanie i podziw nawet u najgorszych sceptyków dwucylindrowego dwutaktu. Również i kierowczyni „Zetki", p. de Lavaux wykazała swój zawsze nieprzeciętny talent kierowczyni ambitnej, a zarazem ostrożnej.

Ia.

TADEUSZ QRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ.

NIESAMOWITY POJEDYNEK

(Nowela sensacyjna)

(Dokończenie)

...Panowie,—drżącym głosem mówił „nieznany"— nie pytajcie o mój wypadek. Pan dr. Borowicz odgadł główną przyczynę mojej choroby, jemu też zawdzięczam powrót do zmysłów i zdrowia. Jestem związany słowem gentlemana i nic więcej obecnie powiedzieć nie mogę. Winienem wiele panom, i wdzięczny jestem całą duszą, za uzdrowienie, troskę i opiekę, którą obdarzaliście mnie przez czas choroby. Terlica opowiedział mi wszystko, jego też wtajemniczyłem w pewne sprawy; będę prosił pana, panie ordynatorze, o udzielenie mu dwu dni urlopu, gdyż chcę go posłać z poruczeniami. Koszta, mojego leczenia zwrócę po powrocie Macieja. I jeszcze raz proszę was,—nie pytajcie mnie, o nic, niechaj nadal pozostanę tym—jak mnie nazwaliście— „t a j e m n i c z y m i n i e z n a n y m".

— — — — — — — — — — — — —

Zrzedłe miny, Borowicza i ordynatora, obwieściły bez słów reszcie personelowi szpitala, że nic nie dowiedzieli się od rekonwalenscenta.

Wieczora tego, nic innego w szpitalu nie komentowano. Wszyscy teraz, starali się dowiedzieć czegoś od Terlicy, który był dopuszczony do tajemnicy,—*„tajemniczego."* Ale ten milczał. Czasami tylko z dobrotliwym uśmiechem, głaszcząc swoje sumiaste wypieszczone wąsy, na odczepne odpowiadał:

— Tajemnica mojego pana, jest moją — w ten sposób zwał *„nieznanego"*.—Przyjdzie czas, to może dowiecie się czegoś więcej.

Wyjazd Macieja, nastąpił wówczas, gdy chory zaczął już chodzić. Przed samym wyjazdem, odbył jakąś dłuższą konferencję ze swym panem, od którego widocznie otrzymywał polecenia. Do powrotu Terlicy, *„nieznany"* wysiadywał w bibljotece szpitalnej, lub spędzał czas na rozmowie z doktorem Jerlińskim i Borowiczem, którzy nie zawiedli się w swych przypuszczeniach, był on człowiekiem inteligentnym o manierach światowca.

— — — — — — — — — — — — —

Rankiem trzeciego dnia, przed taras szpitalny zajechała piękna limuzyna Voisin, pokryta grubą watstwą kurzu świadczącego o dalekiej podróży. Nią wrócił i Maciej Terlica, w towarzystwie majestatycznego kamerdynera.

Spotkanie kamerdynera z *„nieznanym,"* stanowiło poniekąd akt uroczysty. Z łzami w oczach przywitał swojego pana, całując jego wychudłą rękę; z czego można było wywnioskować stopień stanowiska, czy sfery, uzdrowionego. „Nieznany" skinieniem ręki, kazał mu podążać za sobą. Przeszli do bibljoteki, gdzie przebyli chwil kilka. Przez czas ten, ciekawi, zabrali się do badania szofera — niestety ten był cudzoziemcem.

* * *

Trudno było poznać, „n i e z n a n e g o" wieczorem, gdy odświeżony, ubrany z wyszukaną elegancją—wszedł do gabinetu ordynatora.

— Przyszedłem, panie ordynatorze do pana po raz ostatni, by mu złożyć swoje najgorętsze podziękowanie, za opiekę i dobre serca. A teraz panie ordynatorze, — leczenie przez szereg miesięcy i utrzymywanie — *„tajemniczego separatki 113"* kosztowało wiele, więc pozwoli pan że złożę tą kwotę na szpital.

„Nieznany" położył na stole grubą paczkę banknotów.

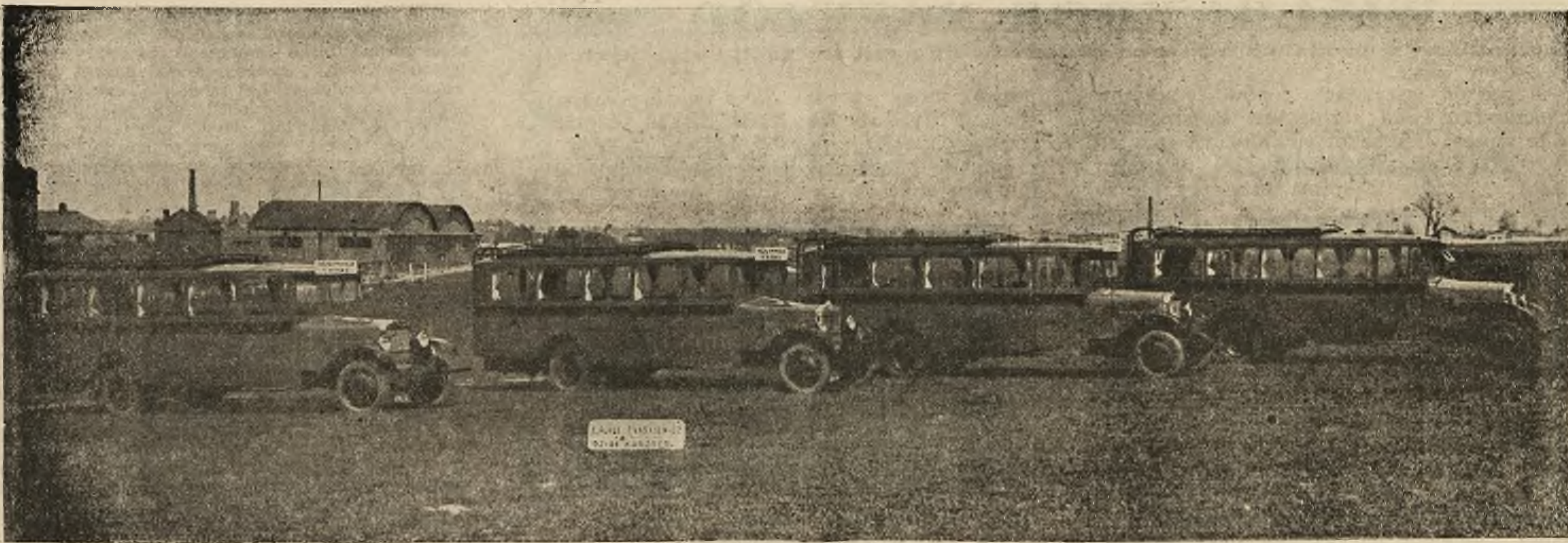
— Dziś jeszcze w nocy, chcę was opuścić. Proszę mi pozwolić panie ordynatorze — zabrać ze sobą Terlicę: tego który mnie z tak ojcowską czułością pielęgnował.

— Ale czyż i teraz...

— Nie, wybaczcie mi panowie—przerwał „n i e z n a n y" doktorowi Jerlińskiemu—nazwiska swego nie wyjawię. Przed pojedynkiem, ja i mój przeciwnik, daliśmy sobie słowo, że nigdy, co by się z nami nie stało, nie wyjawimy nikomu. Na chwilę przed pojedynkiem, poniszczyliśmy wszystkie dowody. Staraliśmy się zgubić ślady, które by mogły wyjawić nasze incognito. Tylko zdolność i intuicja pana Borowicza wykryła to, co dla wszystkich pozostało by na zawsze, bez wyjaśnienia. Zdradzę tylko... Wstyd mnie wewnętrzny pali, na myśl, że do podobnego głupstwa doprowadziła nas kobieta. Kobiety był szatański pomysł, rozstrzygnięcia pojedynkiem: który zostanie przy życiu—ten zostanie jej wybrankiem. Kochaliśmy ją obaj. Dziś przyznaję, być na tyle niemądrym, i dać się usidlać kobiecie o przewrotnych pomysłach—trzeba było być warjatem, i przed pojedynkiem.—Więc jestem wam panowie wdzięczny również, i za uleczenie mnie z ...nierozsądnej miłości do kobiety—d e m o n a!

— KONIEC. —





Ze wszystkich środków komunikacyjnych, na Pow. Wystawie Krajowej, największym powodzeniem cieszą się autobusy Zakł. Mech. „URSUS". Pomimo niezupełnego rozkwitu wystawy, pod względem ilości zwiedzających, autobusy Ursusa przewiozły od czasu otwarcia P.W.K., tysiące zwiedzających. Ich estetyczny zewnętrzny wygląd, jak i luksusowe wykończenie wewnątrz karoserji, sprawiło to, że zyskały one ogólne uznanie, jak śród gości zagranicznych zwiedzających wystawę, tak i śród zwiedzających z Polski. Tak samo pawilon Nr. 4, gdzie wystawiono eksponaty „Ursusa", wzbudza ogólne zainteresowanie, w nim też przedstawiciel Zakładów, otrzymał szereg zamówień i poczynił kilkanaście tranzakcji większych, na autobusy i wozy ciężarowe. (Powyższe zdjęcie dokonano — na chwilę przed wyjazdem „Ursusów" na P.W.K. — na terenach fabryki Plage i Laśkiewicz, gdzie były autobusy karosowane).

Rady turystom na drogę

do Szwajcarji.

Posiadanie motocyklu, daje możność odbycia pięknych letnich wycieczek i podróży. Nic też dziwnego, że tak wielu motocyklistów z całego świata, odwiedza Szwajcarję, która z powodu swych niezwykle pięknych krajobrazów, rzeczywiście zasługuje na zwiedzenie. *Często jednak nowicjusza spotykają przykrości z powodu nieznajomości przepisów i zwyczajów szwajcarskich.*

Poniższe rady mają na celu uchronić nowicjusza od wielu przykrości

W Szwajcarji przedewszystkiem obowiązuje zasada: „uważaj na zakrętach". A zakrętów tych na wąskich górskich drogach jest pełno. Nieuwaga zaś grozi tu nie mniej, nie więcej tylko stoczeniem się do przepaści. Przedtem niż udać się górską drogą, należy upewnić się czy na jej początku niema tabliczki z pocztowym znakiem i napisem „Bergpoststrasse". Oznacza to, że na tej drodze *samochody pocztowe mają pierszeństwo* i że mogą jechać bez oglądania się na inne pojazdy, które są obowiązane dawać im drogę, ewentualnie przeczekać w miejscach trudniejszych i niebezpieczniejszych. Samochody pocztowe jeżdżą zwykle 2 razy dziennie, i jest wskazanem zapytać kiedy taki samochód przejeżdża by go przeczekać i uniknąć niezbyt miłego spotkania się.

Cudzoziemcowi może się wydawać dziwnem ustalenie takich przywilejów dla samochodów pocztowych. Należy jednak zdać sobie sprawę, że chodzi tu o bezpieczeństwo 40 do 50 ludzi, jadących w samochodzie pocztowym w niebezpiecznym terenie.

Inną przykrością dla nowicjusza, zwiedzającego Szwajcarję na motocyklu jest maksymalna szybkość, ustalona w osadach 18 klm. na godzinę. Musimy się jednak pocieszyć tem, że do Szwajcarji przyjeżdża się aby oglądać cudne widoki, a nie połykać kilometry. W Granbünden jest ustalona maksymalna szybkość 12 klm. na godzinę, lecz i to znajduje swe wytłumaczenie w wązkich i krętych uliczkach, gdzie istnieje możliwość niemal na każdym kroku. Ta wioska posiada jednak tak pociągające i romantyczne domki, że motocyklista sam chętnie zmniejsza tempo jazdy.

Nie do przyjemności natomiast należy zaliczyć *podatki i rogatkowe, pobierane w poszczególnych górskich kantonach* na korzystanie z dróg. Lecz i to znajduje usprawiedliwienie, w wielkich wydatkach związanych z utrzymaniem drogi.

Często naprzykład, silny całodzienny deszcz wywołuje poważne uszkodzenie dróg, naprawa których pociąga bardzo poważne wydatki. W końcu należy uprzedzić motocyklistów, zamierzających podróżować po Szwajcarji w czerwcu lub wrześniu. W tych miesiącach są wyganiane stada do hal i spędzane z gór. Bywają dnie, że drogi na przestrzeni kilku kilometrów są zajęte stadami, i istnieje możliwość poruszania się tylko krok, za krokiem za plecami pastucha, który toruje drogę między stadem. *Lud szwajcarski jest dobry i gościnny.* Oczywiście należy mieć w porządku paszport i dokumenty międzynarodowe. *(M. C.)*

KOMUNIKAT PRASOWY 11.

Polskiego Związku Motocyklowego

Sekretarjat: Warszawa, Hoża 37 m. 4.

1. I. F. C. M. podaje w biuletynach Nr. 16 i 17 *następujące rekordy światowe:*

Kierowca — M-me Stewart, zawodnik — Monthlery, dnia 17 maja 1929, na cyklekarze Morgan (Kat. C, klasa I):

Dystans 5 km, czas 1 m. 59,73 sek, średnio 150,14 km/godz. (93,41 m/g)

Dystans 5 km, czas 3 m. 12,88 sek, średnio 150,19 km/g, 93,32 m/g)

Dystans 10 km, czas 4 m. 18,91 sek, średnio 139,04 km/g (86,39 m/g)

Dystans 10 m. czas 6 m. 50,33 sek. średnio 141,19 km/g (87.73 m/g)

Kierowcę — Mme Stewart, zawodnik—Monthlery, dnia 21 maja 1929 na cyklekorze Morgan (kat. C, klasa I):

Dystans 50 km, czas 22 m 16,66 sek, średnio 134,66 km/g (83,67 m/g)

Dystans 50 m czas 35 m. 31,19 sek, średnio 135,92 km/g (84,45 m/g)

Dystans 100 km. czas 43 m. 52,92, średnio 136,73 km/g (84,95 m/g).

Czas 1 godzinę, średnio 137,16 km/g (85,22 m/g).

2. Termin I *Rajdu dookoła województwa Łódzkiego,* który organizuje sekcja motocyklowa S. S. Union, został przełożony z dnia 23 czerwca na dzień 16 czerwca b. r.

3. Oberste Motorradsport—Behörde (O. M. B.)—Berlin W 62 Kurfürstenstrasse 118, naczelna organizacja dla sportu motocyklowego w Niemczech, (członek F. I. C. M.) urządza w dniu 28 lipca b. r. wyścig p. n. „Grosser Preis von Deutschland für Motorräder". Wyścig ten odbędzie się na torze Nürburgring, który znajduje się mniej więcej w odległości 71 km. na południo-wschód od miasta Köln w pobliżu miejscowości Adenau (Eifel). Okrążenie wynosi ca 28,8 km. z licznemi wzniesieniami i spadkami, oraz krzywiznami. Promień krzywizny zakrętów wynosi 30 do 300 m. Szerokość toru przeciętnie wynosi 8 m (na zakrętach przeważnie szerzej). *Nagroda za najlepszy czas dnia* 3000 RM. Kierownicy wyścigu: pp. Dr. Wettstädt (Berlin) Richard Dörnke (Hanower). Do zawodów stawać mogą zawodnicy zagraniczni posiadający licencje sportowe międzynarodowe. Termin dla zgłoszeń 5 lipiec godz. 18. Wpisowe 50 RM. (II termin 15 lipiec g. 18, wpisowe 100 RM.) Start odbędzie się o g. 11. *Kwatery zamawiać można* przez Verkehrsamt Adenau (Eifel).

4. Z powodu wyjazdu Kapitana Sportowego P. Z. M. p. kpt. Owczarskiego, zastępczo funkcje pełnić będzie vice-prezes P. Z. M. p. Modzelewski.

5. W poczet klubów zrzeszonych w P. Z. M. została przyjęta w dniu 27 maja b. r. *Sekcja Motocyklowa Towarzystwa Zwolenników Sportu* (Łódź Targowa 5).

Przypominamy, że P.Z.M. w dniu 8 czerwca organizuje *„Zjazd gwiaździsty do Poznania".* Marszruta może być obrana dowolnie, jednak trasa musi być nie mniejszą od 200 klm. Organizacja lokalna powierzona Wielk. Klub. Motoc. w Poznaniu (Słowackiego 22). Zapisy do dnia 5.VI 29.

Również przypominamy, że w dniu 9 czerwca odbędzie się wyścig o *Mistrzostwo woj. Poznańskiego.* Organizuje go Sekcja motocyklowa Tow. Sportowego „Unja"—Poznań, Łąkowa 10 (p. Paczkowski).

Z Rosji Sowieckiej.

Rosja posiada obecnie w ruchu około trzech tysięcy motocyklów, co w stosunku do wielkości kraju stanowi liczbę znikomą. Moskwa posiada około 120 taksówek. Zato *autobusy miejskie są dobrze zorganizowane.* Moskwa liczy 167 autobusów i 17 linji autobusowych o ogólnej długości 200 klm. W zeszłym roku autobusy te przewiozły 36 miljonów osób.

WIELKI KROK NAPRZÓD

uczyniliśmy w produkcji własnych płatowców komunikacyjnych i szkolnych.

Z pośród wszystkich typów samolotów *najciekawszym pod względem konstrukcyjnym* jest płatowiec szkolny, który nie jest tak łatwym do rozwiązania, jakby się na pozór zdawało. Płatowiec szkolny służy tym, którzy sztukę latania pragną posiąść, lub tym, którzy ją posiadają w znikomym stopniu. Dlatego musi on posiadać wiele zalet, które dla innych płatowców są zbyteczne. Przedewszystkiem samolot szkolny powinien być łatwym w sterowaniu, co uzyskuje się przez odpowiednie wymiarowanie powierzchni sterowych i stateczników; nie powinien być tak czułym na stery jak np. płatowiec pościgowy (myśliwski), a po wytrąceniu z równowagi powinien łatwo wracać w położenie równowagi. Pozatem w locie powinien być statecznym oraz należycie wyważonym, co się uzyskuje przez odpowiedni rozkład ciężarów, tak, żeby leciał pewnie, nie posiadał tendencji do żadnych nie przypisanych ewolucyj. które występują przy przyciągnięciu maszyny. Ponadto *samolot szkolny musi być skrupulatnie przestudjowany* w szczegółach, jego każda część musi być wymieniona, łatwo dostępna i t. d.



„B. M. 4", silnik „Le Rohn" 80 K. M.

Rzeczy te praktycznie są bardzo trudne do osiągnięcia, gdyż zagadnienia te kolidują w wielu wypadkach ze sobą, tak że przy budowie samolotu szkolnego nie wystarczą wielkie wiadomości teoretyczne, ale także trzeba być wielkim praktykiem. Dlatego zwykle do dobrego samolotu dochodzi się drogą ewolucji t. j. przez doskonalenie jednej konstrukcji. Rzecz ta jest niezmiernie ważną, szczególnie dla nowo założonej fabryki, która jeśli chce racjonalnie się rozwijać musi obrać sobie drogę, którą chce dojść do rozkwitu. Dlatego na budowę prototypów nie można żałować pieniędzy, a zdolność i energja personelu fabrycznego zadecyduje o wielkości kroków rozwoju.

Taki wielki krok naprzód w rozwoju polskiego przemysłu lotniczego *uczyniła Wielkopolska Wytwórnia „Samolot"* w Poznaniu, która w budowie samolotów szkolnych doszła do bardzo pięknych rezultatów. Definitywne założenie tej fabryki nastąpiło dnia 11 sierpnia 1923 roku w lokalu Banku Poznańskiego, inicjatywę do założenia tej fabryki dał Związek Lotników Polskich w Poznaniu. Dnia 22-go lutego 1925 opuszcza warsztaty tej fabryki pierwszy samolot szkolny zbudowany na licencję francuską. Aktu *„chrztu lotniczego"* pierwszego samolotu dokonał generał Zagórski w obecności licznie zebranych gości. Fabryka ta nie ograniczyła się tylko do produkcji typów francuskich (Hanriot 28 i Hanriot 19), lecz w miarę możności prowadziła studja nad oryginalnemi konstrukcjami. Szczególnie w ostatnich latach jasno zarysowały się dążności tej fabryki, której chodziło o zbudowanie własnego typu samolotu szkolnego, któryby wypierając konstrukcje zagraniczne z Polski, przewyższał je. Cel swój fabr. „Samolot" osiągnęła, gdyż ostatnie konstrukcje nie tylko dorównują typom zagranicznym, ale je znacznie pod bardzo wieloma względami przewyższają, dlatego należy wierzyć, że chwila, w której z naszych szkół lotniczych typy zagraniczne znikną jest już tylko kwestją krótkiego czasu.

Samolotem szkolnym, który niebawem zastąpi dotychczasowe typy zagraniczne jest typ „B.M.4", który produkuje obecnie seryjnie fabryka „Samolot". Płatowiec ten jest ewolucją typu „B.M. 2" i jest konstrukcji *inż. Ryszarda Bartla*; odznacza się silną budową, oraz wielką prostotą konstrukcji i standaryzacją części samolotu. Pozatem jest łatwy w montażu i demontażu, dostęp do róźnych części (w celu montażu i demontażu ewentualnie naprawy), łatwy i prosty. Jako tworzywo w konstrukcji użyto stal, drzewo i płótno— wszystko pochodzenia krajowego. Zasada łączenia elementów bardzo prosta. W porównaniu z ostatnim typem zmniejszono rozpiętość



Serja płatowców szkolnych „B. M. 4" z silnikiem „Le Rohn" 80 K. M.

skrzydeł, zwiększając nieco ich głębokość, co odbiło się korzystnie na ciężarze konstrukcji. Pozatem uzyskano zmniejszenie obciążenia powierzchni nośnej, zwiększenie szybkości poziomej do 140 km. na godz. Obciążenie konia mechanicznego wzrosło, powodując zmniejszenie szybkości lądowania do 55 km. na godz. co dla samolotów szkolnych jest bardzo korzystnem. *Ciężar samolotu zmalał* wskutek zastosowania lżejszego silnika, a mianowicie zamiast „Salmson'a" 120 K.M. wmontowano Walter'a 85 K.M. (albo Le Rohn'a). Ponadto „B.M. 4" pod względem aerodynamicznym jest lepiej przestudjowanym, w wyniku czego posiada lepsze własności lotu, które podczas prób stwierdzono, a mianowicie: bardzo dobrą skuteczność, brak tendencji do korkociągu, oraz brak tendencji do poślizgu nawet przy bardzo wielkich kątach natarcia. Start krótki wznoszenie łagodne, pilotaż łatwy i nie nużący. Wybieg przy lądowaniu krótki, lądowanie samo bardzo miękkie.

Z nowszych typów wypuściła ostatnio firma „Samolot" płatowiec „B.M. 5" też konstrukcji inż. R. Bartla, który ma być używanym przy szkoleniu jako płatowiec przejściowy. Płatowiec ten, pokładanych w nim nadziei nie zawiódł, wobec tego fabryka przygotowuje się do seryjnej produkcji tego typu. Należy zauważyć, że firma „Samolot" jest pierwszą fabryką płatowców w Polsce, która produkuje seryjnie własnej konstrukcji.

Płatowcami temi *może się poszczycić* nie tylko konstruktor i fabryka, która je produkuje, ale i *nasz młody przemysł lotniczy*, który pomimo tego, że w tak opłakanych nieraz pracuje warunkach, potrafił opracować typy własne latające, dobrze zbudowane całkowicie z materjałów krajowych, praktyczne i tanie w seryjnej produkcji. *T. J.*

LOTY NAD MIASTEM,

w oświetleniu Der. Aeronautyki.

Sprawa lotów samolotów wojskowych i cywilnych (komunikacyjnych) nad miastem ciągle jeszcze budzi nieusprawiedliwione żale i pretensje, zainteresowanej ludności cywilnej do władz lotniczych. Od czasu do czasu pojawiają się w prasie codziennej skargi, na zakłócanie snu w miesiącach letnich, już od godziny 4-ej rano przez samoloty, mieszkańcom kolonji Staszica i okolic lotniska. W dniu 27 b. m., jak donosi Express Poranny zaszedł nawet wypadek konwulsji u dziecka, które, przestraszyło się warkotu silnika, nisko przelatującego samolotu.

Niesłusznie imputuje się lotnikom, że jakoby umyślnie latają nisko nad dachami domów, aby niepokoić ich mieszkańców. Sprawa przedstawia się następująco.

Ze względu na położenie lotniska mokotowskiego niemal w środku masta, nie da się uniknąć przy starcie i lądowaniu niskiego przelotu płatowców nad domami miasta w promieniu 2—3 kilometrów, z wyjątkiem tych wypadków, kiedy wieje wiatr południowy od strony niezabudowanego Rakowca. Jak wiadomo, zarówno *start jak i lądowanie samolotu z reguły musi* odbyć się pod wiatr, a co za tem idzie najmniejsza wysokość lotu, przy lądowaniu i początku wznoszenia się, musi wypaść — w wypadku wszystkich innych kierunków wiatru prócz południowego — nad domami w pobliżu lotniska.

Lot nad miastem wogóle, a w szczególności niski lot nad ulicami i domami, grozi niebezpieczeństwem w pierwszym rzędzie lotnikowi, który na wypadek przymusowego lądowania nie ma możności dosiągnąć lotniska i może ulec katastrofie. Z drugiej strony warunki atmosferyczne w ciągu lata są tego rodzaju, że szkolenie i trening uczniów szkół lotniczych Aeroklubów Akademickich, oraz młodych pilotów wojskowych mogą odbywać się tylko w godzinach rannych. Nie można zaniechać, tego tregingu i szkolenia nawet ze względu na spokój mieszkańców. W Berlinie naprzykład, gdzie lotnisko Tempelhoff ze wszystkich stron *jest zabudowane i otoczone przez miasto*, loty odbywają się również od 4-ej rano. W Tempelhoffie dziennie ląduje i startuje 4 lub 5 razy tyle maszyn co w Warszawie. Mimo to dzieci niemieckie nie dostają konwulsji. Czyżby miały inne organizmy i nerwy?

Jedynym środkiem do zmniejszenia (jeżeli nie całkowitego usunięcia) zła, jest przeniesienie lotniska na Okęcie. Ale, tu znów *wynika stara jak świat kwestja kredytów...* Niema pieniędzy na wykończenie budowy lotniska i jego urządzeń. Zarząd miasta nie chce podzielić kosztów budowy szosy dojazdowej na Okęcie. Roboty posuwają się bardzo powoli i w miarę skąpego przypływu gotówki inwestycyjnej z M.S. Wojsk. z okrojonego przez sejm budżetu.

I tu leży istota sprawy: skoro znajdą się środki na palącą potrzebę posiadania, przez lotnictwo odpowiednio urządzonego przyziemia, odsuniętego o kilkanaście kilometrów od centrum miasta, ustaną skargi i konwulsje.

Jest jeszcze jedna kwestja, którą starają się wyzyskać niepowołane jednostki na szkodę opinji o władzach lotniczych: to krzyż wzniesiony w 10-tą rocznicę niepodległości niemal na środku lotniska mokotowskiego. *Krzyż ten ma być wkrótce* wzniesiony i z tego powodu postawiono zarzut, że władze lotnicze *„nie szanują religji i porywu patrjotycznych uczuć"*.

Mój Boże! — toć religja nakazuje między innemi także poszanowanie cudzej własności, a krzyż został wzniesiony na terenie lotniska wojskowego nawet bez pytania o zgodę Szefa Departamentu Aeronautyki. Nie o to jednak chodzi.

Ustawienie przeszkód, które b. łatwo wywołać mogą katastrofę na środku pola lotów, jest niedopuszczalne i zwłaszcza, o ile przeszkoda tego rodzaju jest w dzień mało widoczna, w nocy zaś nie oświetlona.

Oto jest prawdziwy i jedyny powód zniesienia krzyża przez władze lotnicze.

BIBLJOGRAFJA.

„4,300 KILOMETRÓW".

Ostatnio wydany zbiór nowel znanego beletrysty lotniczego porucznika-pilota *Janusza Meissnera*, obejmuje obok kilku nowel „lotniczych", także nowele inne, stanowiące w twórczości autora pewne odstępstwo od totychczasowych tematów, ściśle z życiem w powietrzu związanych.

Meissner, stojący dziś bezsprzecznie na czele pisarzy „lotniczych", sięgając do innej dziedziny przeżyć, nie zawiódł pokładanych w nim nadziei: jego nowa książka, która ukazała się pod pow. tytułem, nakładem Tow. Wydawniczego Rój, jest wyraźnym dowodem mocnego, rozwijającego się coraz piękniej talentu. Opowiadania takie jak „Dzwon z Lamartin" i „Ola" stawiają Meissnera obok najlepszych nowelistów młodszego pokolenia. Naogół biorąc, Meissner w swej nowej książce okazał się rzeczywiście autorem ciekawym, b. zdolnym, *wszechstronnym i sumiennym*: każda z tych jego nowel nielotniczych opracowana jest starannie i pisana ze znajomością rzeczy, charakterów ludzkich i ich przeżyć oraz tła, bez względu na to, czy rzecz dzieje się w zapadłej placówce KOP-u, na froncie po Verdun, czy też w egzotycznych krajach.

O lotniczych nowelach zbioru, można to tylko powiedzieć, że obok zwykłej u Meissnera, sensacyjnej niemal treści, przykuwającej uwagę czytelnika od pierwszej do ostatniej strony, *bije tężyzna niczem niezrażających się charakterów ludzi mocnych, nieugiętych*, jak postać pilota w noweli tytułowej, która przypomina bohaterów Londona, przeniesionych w powietrze. Meissner jest pozatem w swoich nowelach poetą przestrzeni. Jego bohaterowie kochają swój zawód, żyją i odczuwają wraz z autorem zarówno emocje śmiertelnej walki z żywiołem, jak i piękno niedostępnych dla ludzi ziemi — przestworzów podniebnych szlaków.

Jest to zupełnie zrozumiałe: porucznik Meissner służy jako pilot w lotnictwie od lat 10-ciu.

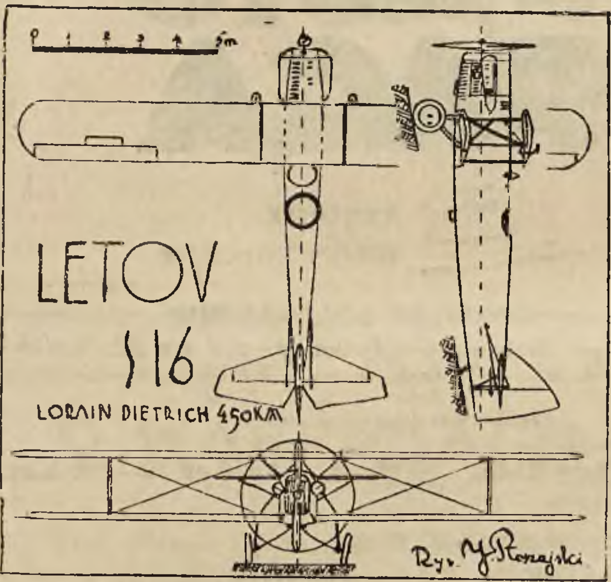
Mając zaledwie 18 lat, ukończył szkołę pilotów, odbył wojnę. w czasie której został odznaczony krzyżem Virtuti Militari i trzykrotnie Krzyżem Walecznych, oraz mianowany podporucznikiem. W roku 1924 odkomenderowano go do Szkoły Pilotów w Bydgoszczy na stanowisko instruktora. W ciągu 4 i 1/2 roku przeszło przez jego ręce zgórą 300 uczniów, z których niejeden wybił się później w zawodach lotniczych w kraju i zagranicą.

W Bydgoszczy por. Meissner pisze pierwsze swoje nowele i wydaje w Warszawie pierwszy ich tom p. t. *„Hangar Nr. 7"*, z miejsca zdobywając uznanie krytyki i czytelników. Ten szczęśliwy debiut otwiera autorowi drogę do redakcji i wydawnictw. Nowele jego drukuje Autolot, A. B. C., Kurjer Warszawski, Świat, Naokoło Świata, Tęcza, Lot Polski i t. p. wydawnictwa.

MODELARSTWO LOTNICZE:

LETOV S 16.

Dwupłat S 16 jest konstrukcji czeskiej inżyniera Smolika, a produkowany przez zakłady „Letov“ w Pradze. S 16 wyszedł już z okresu prób. Pracował z wszystkiemi możliwemi silnikami od 400 do 600 K M. Przeciętna szybkość jego wynosi 230 klm./godz. W Polsce S 16 znany jest z raidu „Małej Ententy“ i Polski w roku zeszłym.



Dwupłat S 16 jest o skrzydłach równych, jednakowej rozpiętości i głębokości, konstrukcji duralowej. Kadłub rur stalowych, usztywnionych linkami, posiada przekrój prostokątny, tylko „grzbiet“ i „brzuch“ posiadają pewne wypukłości. *Ciekawe jest rozwiązanie podwozia.* Działa ono, w czasie lądowania na skrzydło, wzmocnione z góry odpowiednio stojakiem w kształcie litery N. Rozpórki między skrzydłowe posiadają też kształt N. Lotki umieszczone są w obu skrzydłach, jednak odciążenie umieszczone jest tylko na górnej. Sterowanie lotek sztywne. Stery normalne nieodciążane. Górna linka dźwidni steru wysokości przechodzi przez statecznik poziomy. Chłodnica wielka, czołowa. Chłodnica do smaru umieszczona jest na dolnej blasze maski silnika.

W masce *znajdują się dwie znaczne wypukłości*, mieszczące głowice 8-miu, z 12-stu cylindrów Loraine. Cztery pozostałe mieszczą się pod maską. Oprócz dwunastu rur wydechowych, znajduje się na masce cały szereg szpar wentylujących. Maszyna wyposażona jest w cztery karabiny maszynowe, stację korespondencyjną T. S. F., aparat „foto“, przyrząd do zrzucania bomb, instalację nocną i rakiety.

Główne dane płatowca: *Rozpiętość 12.30 m. Długość 10,22m². Ciężar w locie 2450 klg. Ciężar użyteczny* 1050 klg.

Dwa nieudane starty.

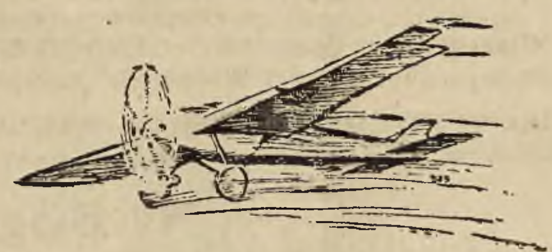
Donoszą z Nowego Jorku, że dwa aeroplany. „Oiseau Jaune“ i Greenflash“, wystartowały niemal jednocześnie z Old Orchard. Samolot amerykański Wiliamsa i Yancey'a przeleciał zaledwie 400 stóp, gdyż wskutek zerwania koła, przechylił się na jedną stronę i dokonał lądowania. Natomiast „Oiseau Jaune“ Lotti i Lefevre'a, który miał daleko większy ładunek, wzbił się pomyślnie i poleciał w kierunku morza. Zdawało się, że lot jest pomyślnie rozpoczęty, jednakże *po 20 minutach samolot powrócił.* Wskutek defektu w motorze benzyna wyciekała i musiano przerwać lot. Po dokonaniu koniecznych napraw, które nie są wielkie, oba samoloty wyruszą ponownie do lotu transatlantyckiego.

Piętnastolecie „Loopingu“.

Przed piętnastu laty, nad lotniskiem w Kijowie, lotnik rosyjski Nesterow dokonał na samolocie „Nieuport“ *pierwszego „loopingu“.* Długi czas nie mógł zdecydować się na ten szalony krok, lecz gdy wreszcie uprzytomnił sobie, że może się znaleźć w takiej sytuacji, jak jazda na plecach, *postanowił sam zajrzeć w oczy niebezpieczeństwu.*

Pierwszy „looping“, to zdarzenie napozór błahe, jednak gdy zważywszy, że jest to rok czternasty, a więc początek wojny, łatwo dojdziemy do wielu ciekawych wniosków.

Nesterow pokazał światu, że dobry aparat w ręku inteligentnego i doświadczonego pilota, może być takim samym pewnym środkiem komunikacji, jak kolej żelazna, czy automobil, gdyż pilot na znacznej wysokości zdoła zawsze wyprowadzić maszynę z każdej opresji Pokazał dalej, że *flota powietrzna w ręku wroga jest niebezpieczniejsza*, od sił lądowych i morskich. Wszystkie więc narody, wytężają swe umysły i siły, aby wytworzyć typ jaknajdoskonalszy, zapewnić sobie zwycięstwo. Widzimy jak wielkie postępy w dziedzinie lotnictwa poczyniono w ciągu czterech lat wojny. Takiemu więc drobnemu faktowi *zawdzięczamy dzisiejsze loty transatlantyckie*, naokoło świata i t. d. i t. d,



Chłodząca mieszanina do samolotów.

Amerykański wojskowy regulamin lotniczy stwierdza na zasadzie całego szeregu doświadczeń fakt, że do chłodzenia silników samolotowych jest najbardziej odpowiednią mieszanina ethyl-glykolu.

Przy pomocy tej mieszaniny *chłodzenie silnika odbywa się znacznie sprawniej* niż przy użyciu sposobów zwykłych.

KTO WEŹMIE UDZIAŁ
w locie Małej Ententy i Polski 1929 r.

Wezmą udział ze strony Polski następujący piloci: kpt. *Długoszewski Jerzy*, por. *Więckowski Edward*, chor. *Szurlej Bolesław* — z 1 pułku lotniczego, kpt. *Pamuła Leopold*, — z 4 pułku lotn., kpt. *Fabian* — z 6 pułku lotn.

Komisarzem sportowym ze strony Polski będzie mjr. pil. *Makowski Wacław.*

Zawody rozegrane będą zgodnie z regulaminami i statutami F. A. I. (Federation Aerienne Internationale) i komisji sportowej Aeroklubu Królestwa Rumunji we wrześniu r. b., i obejmą:

a) Próbę szybkości na bazie 6-kilometrowej, przyczem minimalna szybkość wynieść powinna 220 km/godz. Maksymalna ilość punktów osiągalnych—10
b) Przelot na trasie: Bukareszt—Jassy—Lwów—Warszawa — Kraków — Praga—Brno—Zagrzeb—Belgrad—Bukareszt, długość 3.111.728 mtr. z obowiązkowem lądowaniem na każdem z wymienionych lotnisk i całonocnym postojem w Pradze. Maksymalna ilość punktów osiągalnych w szybkosci średniej na tym dystansie — 30.
c) Próbę lotu na wysokość w ciągu 11 minut Maksymalna ilość punktów 10.

Regulamin lotu został tak ułożony, że wielką rolę przy obliczaniu punktów odgrywać będzie sprawność techniczna samolotów. Ze względu na nieprzygotowanie Polski do innowacji, jaką stanowi dopuszczenie do zawodów wyłącznie płatowców jednomiejscowych, *nie należy oczekiwać bardzo dodatnich dla nas wyników lotu.* Aeroklub R. P. w porozumieniu z Dep. Aeronautyki M. S. Wojsk. jedynie dlatego postanowił wziąć udział w zawodach, aby utrzymać tradycję tej imprezy sportowej.

W roku 1930 prawdopodobnie organizacją lotów Małej Ententy i Polski zajmie się Aeroklub R. P.

M.

Dnia 25 maja nastąpiło otwarcie cywilnej szkoły lotniczej Klubu Pilotów Województwa Śląskiego w Katowicach. W uroczystości wzięły udział władze miejscowe wojskowe i cywilne w osobach p. gen. Zająca i p. vicewojewody śląskiego, oraz b. licznie reprezentowane sfery przemysłowe Górnego Śląska.

Dnia 26 maja kpt. pilot Tadeusz Halewski, lecąc z Krakowa do Brna (Czechosłowacja) na święto lotnicze, zmuszony został do lądowania pod Zahaciem wskutek uszkodzenia przewodów wodnych silnika. W czasie lądowania na bardzo nierównym terenie *„nastąpił capotage“*, t. j. przewrót samolotu do góry podwoziem. Skutkiem uderzenia o ziemię pękły zbiorniki benzyny, która wyciekając spłynęła do rowu. Jeden z wieśniaków, przechodząc obok miejsca wypadku rzucił do rowu niedopałek papierosa, co spowodowało natychmiastowy pożar płatowca tak gwałtowny, że mimo obecności na miejscu tłumu ludzi, policjantów i wojskowych, nie można było go ugasić.

Kpt. Halewski i jego pasażer p. Sido wyszli z wypadku bez szwanku. Samolot należał do Akademickiego Aeroklubu.

„Ni Bóg, ni szatan“,

nikt pilotowi w powietrzu nie zdoła podać ręki.

„Na lotnisku Junkersa w Dessau podjęto lot, celem pobicia rekordu wysokości. Pilot Reunhofer osiągnął wysokość 12.700 mtr. bijąc w ten sposób amerykański rekord lotu na wysokość“.

— „Został ustanowiony nowy rekord wysokości na płatowcu“ — oto brzmienie suchej notatki telegraficznej. Jak wiele wysiłku wymaga jednak takie ustanowienie rekordu, wiedzą tylno nieliczni.

Przedewszystkiem maszyna — konstruktor jej zdobywa mniej głośny, ale niezwykle trudny wyścig techniczny. Najlepiej zaopatrzone fabryki rozporządzające szeregiem inżynierów specjalistów, starają się stworzyć model płatowca, któryby przewyższył konkurencyjne. Wśród wielu jednak maszyn budowanych dla celów rekordowych, tylko jedna przewyższa swe rywalki na tyle, iż zdobyć na niej się udaje, nowy rekord światowy.

Wiele jednak zależy i od pilota. Musi on posiadać żelazne serce, płuca i nerwy, musi umieć panować nad sobą i sytuacją, musi przytem potrafić spoić się ze swym płatowcem w jedną całość, tak, by odczuwał każde drgnięcie skrzydeł, a nawet siłę ich „przylepienia“ się do powietrza.

Na wysokości 12 tys. metrów panuje temperatura, około 40 st. niższa niźli na ziemi, zn. nawet w gorące lato, panuje tam mróz ostry. Przed chłodem jednak łatwo się obronić futrami, maską na twarzy i elektrycznemi ogrzewaczami, w formie siatki drucianej, rozpiętej pod podszewką kombinezonu. Gorszym wrogiem jest rozrzedzone powietrze.

Już na wysokości 5000—6000 metrów wobec rozrzedzenia powietrza i zmniejszenia się ciśnienia o połowę prawie — koniecznem staje się użycie maski i aparatu z tlenem. Motor, obliczony na działanie na większych wysokościach dopiero teraz zaczyna działać prawidłowo i płatowiec stosunkowo szybko „drapie“ się ku górze.

Powyżej 10.000 metr. nawet ten rekordowy płatowiec zaczyna marudzić. Niewiele pomaga zasilenie motoru t. zw. „dodatkowem“ powietrzem zgęszczonem w specjalnej sprężarce. Płatowiec nie chce się już wspinać, pomimo podciągania sterem szybuje na jednym poziomie, a w razie silniejszego podciągnięcia nawet obsuwa się, grożąc przejściem w korkociąg. Najlepszy kąt natarcia skrzydeł, przy którym jeszcze płatowiec leniwo się wzbija, tc „optimum“ musi pilot wyczuć nerwami. Kiepski pilot nie potrafi wzbić się już ponad pewien przecietny dla danej maszyny „pułap“, lecz będzie po nim krążył, aż do przemęczenia nerwów.

Otóż własnie w tym czasie, gdy pilot musi wysilać całą swoją umiejętność, aby wszystko z maszyny wydobyć — olbrzymia wysokość wywołuje silną depresję fizyczną i duchową pilota. Ciśnienie wewnętrzne jest kilkakroć większe, niż zewnętrzne. Krew, szczególniej w oprawie oczu, przeciska się rosą na zewnątrz przez delikatne tkanki. W uszach biją dzwony jak przed zemdleniem, serce i płuca działają anormalnie, cały organizm owłada osłabienie tak, iż najmniejszy ruch sterem, oraz wysiłek myślowy — stają się pracą ciężką i wykonalną tylko przy największym nacisku woli.

W tych warunkach trzeba zaś krążyć długie kwadranse, płatowiec buntuje się, i jakby również podlegał depresji fizycznej i psychicznej.

Co krok wzniesie się w górę, to znów opada i wreszcie pilot zrezygnowany i osłabiony wycofuje się ostrożnie, by nie wpaść w groźny korkociąg, czyhający na „przeciągniętą“ maszynę. Pobić rekord i cieszyć się triumfem, dane jest tylko jednemu na wiele nieudanych prób.

Gwałtowne przejście z niskiego ciśnienia do wyższego, w miarę spływania płatowca — działa oszałamiająco na pilota osłabionego poprzednią walką. Stracenia przytomności zaś, co już nieraz się zdarzyło — to śmierć nieunikniona, nikt bowiem, pilotowi w powietrzu nie zdoła podać pomocnej dłoni. „Ni Bóg, ni szatan“ — sam tylko sobie pomóc może. Dlatego też zdobywanie rekordu wysokości jest imprezą zgoła ryzykowną.

Z. H.

(Kurj. Por. 26. V. 29)

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata „Autolotu“: kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT“ Sp. o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSKI

Drukarnia „Społeczna“, Pl. Grzybowski 3/5. tel. 205-80.